

Programm

Mobilität der Zukunft

Ausschreibungsleitfaden

1. Ausschreibung

Einreichfrist

14. Februar 2013, 12:00 Uhr

Version 1.0_17.10.2012



FFG

Inhaltsverzeichnis

0	Das Wichtigste in Kürze.....	2
1	Mission und Charakteristika des Programms Mobilität der Zukunft	4
1.1	Themenfelder des Programms	5
1.2	Programmziele und erwartete Wirkungsbeiträge.....	6
2	Ausschreibungsschwerpunkte	7
2.1	Ausschreibungsschwerpunkte für Förderungen.....	8
2.1.1	Themenfeld: Gütermobilität	8
2.1.2	Themenfeld: Verkehrsinfrastruktur	12
2.1.3	Themenfeld: Fahrzeugtechnologien	14
2.2	Ausschreibungsinhalte für F&E-Dienstleistung	17
2.2.1	Themenfeld: Gütermobilität	17
3	Ausschreibungsdokumente	20
4	Rechtsgrundlagen.....	21
5	Weitere Förderungsmöglichkeiten	22
6	PCP Stufe 0: Suche nach öffentlichen Beschaffern	23

0 Das Wichtigste in Kürze

Mobilität der Zukunft: Ausschreibungsübersicht 2012			
	Instrumente		
	F&E Dienstleistung	Sondierung	Kooperatives F&E Projekt
<i>Kurzbeschreibung</i>	Erfüllung eines vorgegebenen Ausschreibungsinhaltes	Sondierung Vorstudie für F&E Projekt	Kooperatives F&E Projekt <i>Industrielle Forschung</i> oder <i>Experimentelle Entwicklung</i>
Schwerpunkte	Ausschreibungsschwerpunkte Zuordnung von Instrumenten zu Subschwerpunkten (Vgl. Kapitel 2)		
im Themenfeld Gütermobilität	X	X	X
im Themenfeld Verkehrsinfrastruktur	*)	X	X
im Themenfeld Fahrzeugtechnologie		X	X
Eckdaten	Eckdaten der Instrumente		
beantragte Förderung in €	keine	max. 200.000.-	min. 100.000.- bis max. 2 Mio.
Finanzierung	bis zu 100%	keine	keine
Förderungsquote	keine	max. 80%	max. 80%
Laufzeit in Monaten	max. 24 Monate	max. 12 Monate	max. 36 Monate
Kooperationserfordernis	nein	nein	Ja, siehe Instrumentenleitfaden
Budget indikativ	Gütermobilität 4 Millionen € Fahrzeugtechnologie 4 Millionen € Verkehrsinfrastruktur 2 Millionen €		
Einreichfrist	14. Februar 2013, 12:00 Uhr		
Sprache	Deutsch		
Ansprechpersonen	Christian Pecharda Thomas Uitz Nicole Prikoszovits	05 7755-5030 05 7755-5032 05 7755-5033	christian.pecharda@ffg.at thomas.uitz@ffg.at nicole.prikoszovits@ffg.at
Information im Web	http://www.ffg.at/mobilitaetderzukunft_call2012		

*) Die von bmvt, ASFINAG und ÖBB-Infrastruktur AG finanzierten F&E Dienstleistungen aus dem Themenfeld Verkehrsinfrastruktur sind in einem **eigenen Ausschreibungsleitfaden „Mobilität der Zukunft: Verkehrsinfrastrukturforschung F&E DL“** zusammengefasst.

Die Einreichung ist ausschließlich via **eCall** (<https://ecall.ffg.at>) möglich und hat vollständig und rechtzeitig bis zum Ende der Einreichfrist zu erfolgen. Eine spätere Einreichung (nach 12:00 Uhr) wird nicht mehr berücksichtigt und führt zum Ausschluss aus dem Auswahlverfahren!

Die **Relevanz** des Projektvorhabens in Bezug auf die Ausschreibungsschwerpunkte und die Programmziele stellt eines der vier Hauptbewertungskriterien dar.

Bitte beachten Sie:

Sind die Formalvoraussetzungen für eine Projekteinreichung entsprechend den Konditionen und Kriterien des jeweiligen Förderungsinstrumentes (vgl. Kapitel 3) nicht erfüllt und handelt es sich um nicht-behebbar Mängel, wird das Förderungsansuchen bei der Formalprüfung aufgrund der erforderlichen Gleichbehandlung aller Förderungsansuchen ausnahmslos aus dem weiteren Verfahren ausgeschieden und formal abgelehnt!

Voraussichtlicher Zeitplan

Einreichschluss:	14. Februar 2013, 12:00 Uhr
Formalprüfung:	März 2013
Evaluierung:	April 2013
Förderentscheidung:	Mai 2013

Themenverantwortung BMVIT:

Personenmobilität	Walter Wasner
Gütermobilität:	Sarah Krautsack
Verkehrsinfrastruktur:	Andreas Blust
Fahrzeugtechnologien:	Andreas Dorda

Programmmanagement FFG:

Güter-/ Personenmobilität:	Nicole Prikoszovits
Verkehrsinfrastruktur:	Christian Pecharda
Fahrzeugtechnologien:	Thomas Uitz

Fragen zum Kostenplan - Projektcontrolling & Audit

Christa Jakes	05 7755-6083 christa.jakes@ffg.at
Ernst Frischmann	05 7755-6086 ernst.frischmann@ffg.at

!NEU! PCP Stufe 0: Suche nach öffentlichen Beschaffern !NEU!

Gesucht werden **öffentliche Beschaffer**, die sich gemeinsam mit dem bmvit **als ko-finanzierende Auftraggeber** an einer PCP-Ausschreibung Mitte Mai 2013 beteiligen wollen. Seitens bmvit steht ein Budget von **2 Millionen €** zur Verfügung. (siehe Kapitel 6)

1 Mission und Charakteristika des Programms Mobilität der Zukunft

Wachsende Mobilitätsbedürfnisse bei gleichzeitiger Ressourcenverknappung und begrenzten Kapazitäten erfordern neue Lösungsansätze in der Forschungs-, Innovations- und Technologiepolitik. Das bmvt wird seine Förderungsaktivitäten für mobilitätsrelevante Forschung in den nächsten Jahren im Rahmen des neuen Programms **Mobilität der Zukunft** fortsetzen bzw. neu ausrichten. Im Fokus des Programms steht die Sicherung der Mobilität bei gleichzeitiger Minimierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs. **Mobilität der Zukunft** initiiert dazu ganzheitliche Lösungsansätze für die Mobilität der Zukunft und trägt dabei zu einem Interessensausgleich zwischen Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft bei.

Das Programm Mobilität der Zukunft setzt den erfolgreichen Weg des Strategieprogramms "IV2Splus – Intelligente Verkehrssysteme und –services plus" fort und unterstützt Forschungsprojekte, die mittel- bis längerfristig wesentliche Lösungsbeiträge für mobilitätsrelevante gesellschaftliche Herausforderungen erwarten lassen und durch Innovationen bestehende Märkte befruchten bzw. neue Märkte generieren. Durch diese Initiative wird auf das in den Vorjahren entstandene themenspezifische Wissen und auf die Kompetenzen der FTI-Community aufgebaut, ein Fortführungspfad für erfolgsversprechende Initiativen eingerichtet, aber auch der Rahmen für völlig neue Ansätze in diesem Themenbereich eröffnet.

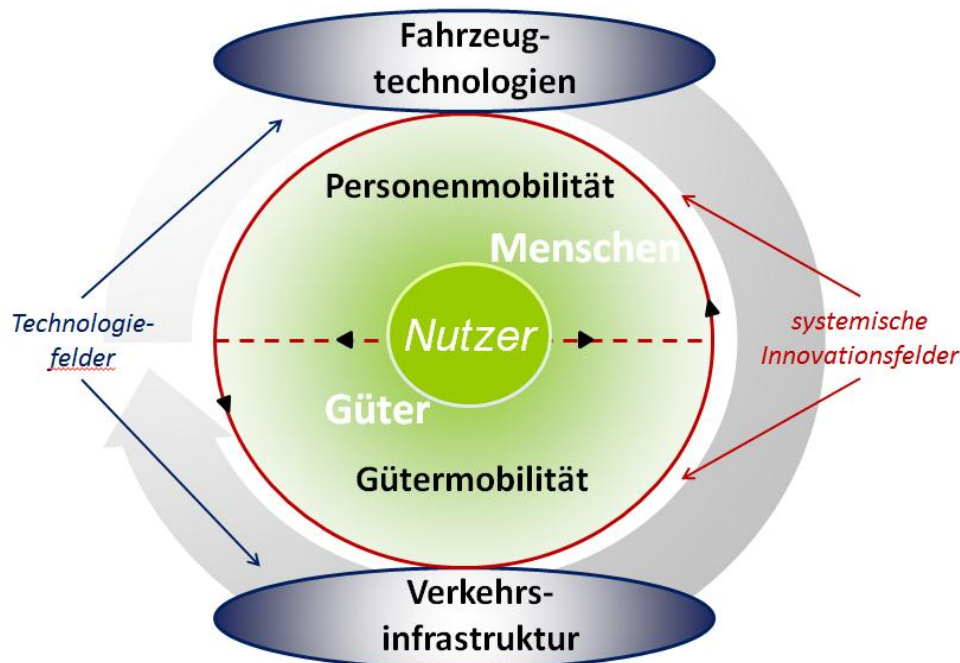
Im Lichte der zukünftigen gesellschaftlichen Herausforderung und auf Basis der Erfahrungen aus früheren Initiativen zeichnet **Mobilität der Zukunft** folgende Charakteristik:

- **Klare Missionsorientierung** (auf Basis von FTI-Strategie der Bundesregierung): Der Beitrag zu gesellschaftlichen Herausforderungen steht im Vordergrund. Durch das entstehende Wissen und die resultierenden Innovationen soll zudem eine synergetische Verbindung zwischen FTI-Politik und Mobilitätspolitik entstehen.
- **Ganzheitlicher Mobilitätsfokus:** ganzheitliche Lösungsansätze gehen weit über die physische Manifestation von Mobilität (Verkehr) hinaus und müssen auch vor und nachgelagerte Bewusstseins- und Entscheidungsprozesse behandeln.
- **Nutzerorientierung und umfassender Innovationsfokus:** Die Nutzer bilden den Ausgangspunkt für alle Lösungsansätze. Technologien stellen im Kontext der komplexen gesellschaftlichen Zusammenhänge dabei aber nur einen möglichen Lösungspfad. Soziale und organisatorische Innovationen werden auch im Mobilitätsbereich eine größere Rolle spielen und erfordern verstärkt Akteurs übergreifende, multi- oder Interdisziplinäre Forschungsk Kooperationen.
- **Langfristiger thematischer Orientierungsrahmen:** Neben der Impulssetzung steht auch eine kontinuierliche Förderung in strategischen Themenfeldern im Mittelpunkt, um z.B. auch systemische Veränderungen einleiten und disruptive Innovationen initiieren zu können (Planungssicherheit).

1.1 Themenfelder des Programms

Das Programm **Mobilität der Zukunft** beinhaltet vier komplementäre Themenfelder, in denen jeweils unterschiedliche Herausforderungen und Zielsetzungen adressiert werden. In den Themenfeldern „**Personenmobilität**“ und „**Gütermobilität**“ steht die „In-Wert-Setzung“ (d.h. gesellschaftliche Anwendung bzw. Anwendungsmöglichkeit) von Technologien und Innovationen im organisatorischen und sozialen Kontext des Mobilitätssystems im Vordergrund (*systemische Innovationsfelder*). Hingegen sind die beiden Themenfelder „**Verkehrsinfrastruktur**“ und „**Fahrzeugtechnologien**“ auf spezifische Technologien und Akteure ausgerichtet (*Technologiefelder*).

In den Ausschreibungen werden in diese unterschiedlichen Themenfelder jeweils Ausschreibungsschwerpunkte mit spezifischen Forschungsthemen gesetzt, die mit den eingereichten Projekten adressiert werden müssen.¹ D.h. jedes eingereichte Projekt adressiert prioritär einen Ausschreibungsschwerpunkt und leistet damit einen Wirkungsbeitrag, um zumindest einem Programmziel näher zu kommen.



Überblick Themenfelder des Programms Mobilität der Zukunft

- Mobilität der Zukunft: **Personenmobilität innovativ gestalten**
- Mobilität der Zukunft: **Gütermobilität neu organisieren**
- Mobilität der Zukunft: **Verkehrsinfrastruktur gemeinsam entwickeln**
- Mobilität der Zukunft: **Fahrzeugtechnologie alternativ entwickeln**

¹ Die Herbstausschreibung 2012 ist den Themenfeldern Gütermobilität, Fahrzeugtechnologien und Verkehrsinfrastruktur gewidmet. Projekte mit Bezug zum Themenfeld Personenmobilität können in der für Frühjahr 2013 geplanten Ausschreibung eingereicht werden.

1.2 Programmziele und erwartete Wirkungsbeiträge

In den Handlungsfeldern Gesellschaft, Umwelt bzw. Wirtschaft und Forschung wurden je nach Themenfeld unterschiedliche Zielsetzungen formuliert, zu denen von den Forschungsprojekten Wirkungsbeiträge erwartet werden.

Jedes Projekt muss zumindest zu einer der angeführten Zielsetzungen in den Handlungsfeldern Gesellschaft und Umwelt Wirkungsbeiträge generieren und diese im Antrag darstellen (Projektbeschreibung für Förderansuchen Kapitel 1: Relevanz des Vorhabens in Bezug auf die Ausschreibung).

Zielebene	Programmziel	Personenmobilität	Gütermobilität	Fahrzeugtechnologien	Verkehrsinfrastruktur
Gesellschaft	Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des Verkehrssystems	••			•
	Nachhaltige Mobilitätsformen und -muster	••			
	Qualität und Verfügbarkeit der Verkehrsinfrastruktur trotz schwieriger ökonomischer Rahmenbedingungen	•	•		••
	Sicherstellung der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen		••		
Umwelt	Reduzierung von Emissionen und Immissionen	•	•	••	
	Reduzierung des Energie- und Ressourcenverbrauchs	•	••	••	•
	Interessenausgleich zwischen Verkehrsweg, Lebensraum Mensch und Ökosystem				••
Wirtschaft und Forschung	Wettbewerbsfähigkeit Verkehrssektor	•	••	••	•
	Kompetenzführerschaft im Mobilitätsbereich	••	••	••	•
	Aufbau und Forcierung internationaler Kooperationen	•	•	•	•
	Legende:	••	<i>prioritäre Wirkungsbeiträge erwartet</i>		
		•	<i>wesentliche Wirkungsbeiträge erwartet</i>		
			<i>geringfügigere / keine Wirkungsbeiträge erwartet</i>		
			<i>Themenfelder der Herbstausschreibung 2012</i>		

Tabelle 1: Programmziele und erwartete Wirkungsbeiträge der Projekte

In dieser Ausschreibung sind Ausschreibungsschwerpunkte in den Themenfeldern **Gütermobilität**, **Verkehrsinfrastruktur** und **Fahrzeugtechnologie** gesetzt.

Eingereichte Projekte adressieren einen der Ausschreibungsschwerpunkte aus den Themenfeldern und beschreiben deren Wirkungsbeitrag zur Erreichung der angegebenen Ziele des Programmes.

2 Ausschreibungsschwerpunkte

Das Vorhaben muss sich prioritär auf einen der in Folge (Kap. 2.1) beschriebenen Ausschreibungsschwerpunkte, bzw. darunterliegende Forschungsthemen beziehen, kann aber auch mehrere dieser Schwerpunkte ansprechen.

Für die ausgeschriebenen F&E-Dienstleistungen wird die gewünschte Leistung zu den Schwerpunkten in Kap. 2.2 spezifiziert.

Die Ausschreibungsschwerpunkte für **Förderung** im Überblick:

im Themenfeld **Gütermobilität:**

- 2.1.1.1 Nachhaltige Gütermobilität in Städten
- 2.1.1.2 Nachhaltige Lösungen für „First-/Last-Mile
- 2.1.1.3 Intermodale Knotenpunkte
- 2.1.1.4 Innovative Transportmittel und –medien

im Themenfeld **Verkehrsinfrastruktur:**

- 2.1.2.1 Fahrwege
- 2.1.2.2 Sensoren
- 2.1.2.3 Materialien und Betriebsstoffe

im Themenfeld **Fahrzeugtechnologien:**

- 2.1.3.1 Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologien
- 2.1.3.2 Hybrid- und batterieelektrische Antriebe
- 2.1.3.3 Alternative Kraftstoffe

Die Ausschreibungsschwerpunkte für **F&E Dienstleistung** im Überblick:

im Themenfeld **Gütermobilität:**

- 2.2.1.1 Gütermobilität in Städten – Leitlinien für FTI-Projekte
- 2.2.1.2 Kombiniertes Güterverkehr – FTI-Potenziale
- 2.2.1.3 Güterverkehr/Logistik – Österreichische FTI-Kompetenzen
- 2.2.1.4 Auswirkungen neuer Fahrzeugtechnologien

2.1 Ausschreibungsschwerpunkte für Förderungen

2.1.1 Themenfeld: Gütermobilität

Im Themenfeld Gütermobilität sollen gegenwärtige und künftige Herausforderungen im Güterverkehr betrachtet und Lösungen entwickelt werden. Hier handelt es sich nicht um ein Technologiefeld, in dem es um die Entwicklung bzw. Weiterentwicklung einzelner Technologien geht, sondern um ein Innovationsfeld, in dem Schlüsseltechnologien für den Bereich Güterverkehr systemisch angewandt werden sollen. Die aus den Logistikprozessen resultierenden Herausforderungen des Güterverkehrs sollen ganzheitlich betrachtet werden. Schlüsseltechnologien sollen im Güterverkehrssektor verstärkt genutzt und zu innovativen Lösungen führen. Der Begriff Gütermobilität soll aufzeigen, dass nicht allein der Gütertransport von einem Ort zum Anderen, sondern auch die Organisation des Güterverkehrs und die Organisation der Güterverkehrsnachfrage als Handlungsfeld für innovative Systemlösungen und Konzepte betrachtet werden soll. Es sollen auch die Möglichkeiten zur Reorganisation und Neuorganisation des Güterverkehrssystems aufgezeigt werden, die zur Vermeidung und Reduktion von Verkehrswegen führen. Im Innovationsfeld Gütermobilität sind integrative Lösungen aus technologischen und organisatorischen Innovationen gefragt.

So zeigen die Erfahrungen aus relevanten vergangenen FTI-Förderprogrammen, dass technologische Innovationen durch organisatorische Innovationen im Güterverkehrssystem flankiert und von Beginn an gemeinsam integriert werden müssen, um ihren Erfolg langfristig sicherzustellen. Organisatorische Innovationen reichen von der Einbindung der späteren Kunden und relevanter Stakeholder aus der Politik und Verwaltung über den interdisziplinären Austausch und Aufbau neuer Kooperationen, Kooperationsnetzwerke und organisatorischer Strukturen, bis hin zu neuen gemeinsamen Geschäftsmodellen. Durch sie soll die spätere Akzeptanz der entstehenden Anwendung sichergestellt, die Entwicklung von Insellösungen vermieden und somit ein intelligenter, umweltfreundlicher und nachhaltiger Güterverkehr realisiert werden.

Der systemische Lösungsansatz

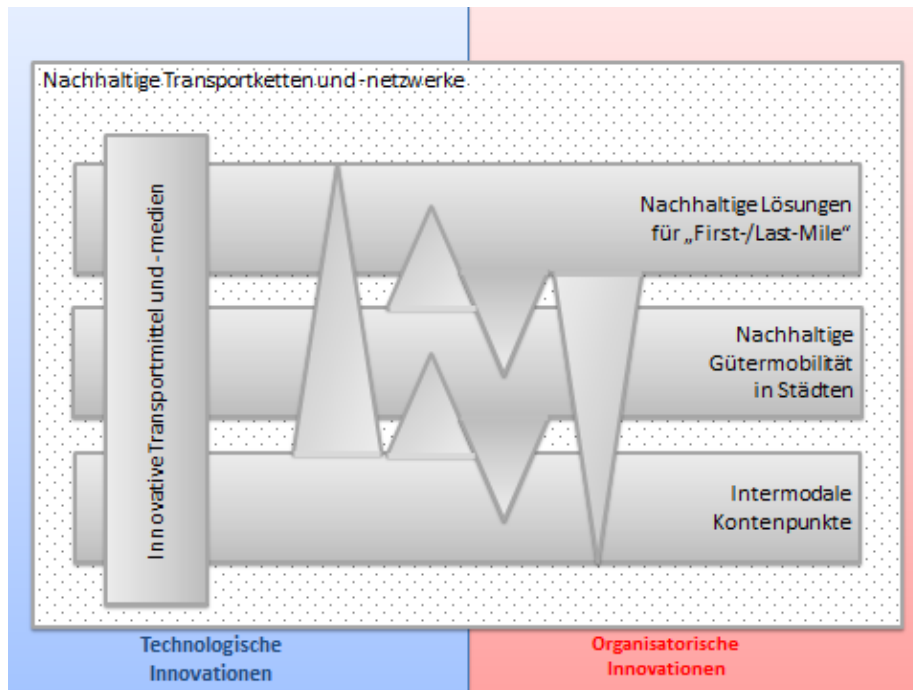
Dieser kombinierte Ansatz aus **technologischen und organisatorischen Innovationen** soll in den Projekten wie folgt abgebildet werden:

- a. Systemische Anwendung von Schlüsseltechnologien wie z.B. Informations- und Kommunikationstechnologien oder neue Materialien und Werkstoffe, Antriebstechnologien und Fahrzeugsysteme, etc. auf die speziellen Anforderungen des Güterverkehrs
- b. Wandlung und Adaption der organisatorischen Strukturen im Sinne einer Reorganisation bzw. Neuorganisation der vorhandenen Strukturen im Güterverkehr

Der Ansatz soll dabei zu Forschungsthemen in folgenden Ausschreibungsschwerpunkten verfolgt werden:

1. **Nachhaltige Gütermobilität in Städten**
2. **Nachhaltige Lösungen für „First-/Last-Mile**
3. **Intermodale Knotenpunkte**
4. **Innovative Transportmittel und –medien**

Die Ausschreibungsschwerpunkte sind untereinander beliebig kombinierbar. So können Projekte Forschungsthemen behandeln, die mehreren Ausschreibungsschwerpunkten zugeordnet werden können.



Die **Definition des Begriffs Nachhaltigkeit in diesem Innovationsfeld**, wurde gemeinsam mit den TeilnehmerInnen des Workshops „FTI-Themen im Bereich umweltfreundlicher, effizienter Güterverkehr“ (2012) entwickelt und lautet: „Nachhaltigkeit umfasst mehr als rein ökologische Aspekte. Nachhaltigkeit ist das Zusammenspiel zwischen Wirtschaftlichkeit, Ressourcenverbrauch und -einsatz, sozialen und ökonomischen Aspekten und Raumplanungsaspekten (Standort). Nachhaltiger Güterverkehr bzw. nachhaltige Logistik erfordert eine hohe Flexibilität und Anpassungsfähigkeit an diese unterschiedlichen Teilaspekte. Nachhaltiger Güterverkehr ist dabei von der Notwendigkeit gekennzeichnet „über den eigenen Tellerrand“ zu blicken. Zentral ist dabei eine Gesamtsicht, über die einzelnen Teile/Akteure der Transportkette und Logistikorganisation hinaus, sowie die Entwicklung von integrativen Ansätzen für Logistik, Transport, Produktion (und Infrastruktur).“

Nicht Teil der Ausschreibung in dem Themenfeld sind F&E-Projekte, die als alleinigen Projektfokus allgemeine Datenerhebungen und Analysen anstreben oder die Entwicklung von Insellösungen zum Ziel haben. Darüber hinaus werden keine Projekte gefördert, die alleinstehend allgemeine Betreibermodelle für Datenplattformen entwickeln oder hauptsächlich Tourenplanungsalgorithmen optimieren.

Für die Ausschreibungsschwerpunkte 2.1.2.1. bis 2.1.2.3. gilt:

Bereits im Antrag muss sichergestellt sein, dass alle relevanten Organisationen für branchenspezifische Lösungen am Projekt beteiligt sind. EndnutzerInnen oder Organisationen als Nutzer, die die Lösung später umsetzen sollen oder über deren Umsetzung entscheiden, müssen im Projekt bereits in der Phase der Förderantragstellung eingebunden werden. Darüber hinaus sind die entsprechenden Stakeholder einzubeziehen, die organisatorische und rechtliche Rahmenbedingungen im relevanten Forschungsumfeld bzw. in der relevanten Stadt/in den relevanten Städten gestalten. Ein LOI alleine ist nicht ausreichend, es muss aufgezeigt werden, wie die Stakeholder am Projekt partizipativ eingebunden werden. Ein systemischer Ansatz ist wünschenswert.

Darüber hinaus muss der antizipierte Beitrag des Projekts (und der daraus resultierenden Ergebnisse) zur **Erreichung der strategischen Zielsetzungen** im Antrag klar beschrieben werden.

2.1.1.1 Nachhaltige Gütermobilität in Städten

Im Fokus des Ausschreibungsschwerpunktes „Nachhaltige Gütermobilität in Städten“ stehen innovative Lösungen, die alle folgenden Aspekte umfassen:

- Beitrag zur Erhöhung der Effektivität und Effizienz des Gesamtverkehrssystems,
- Sicherstellung der Versorgung mit Gütern (ev. auch Entsorgung v. Gütern) in städtischen Agglomerationen,
- Reduzierung des aus dem städtischen Güterverkehr resultierenden Ressourcenverbrauchs (besonders fossiler Energieträger, Rohstoffe und Flächen),
- Reduzierung der aus dem städtischen Güterverkehr resultierenden Emissionen und Immissionen,
- Sicherstellung der Durchgängigkeit der multimodalen Transportketten vom Empfänger zum Versender und
- Schaffen eines Nutzens für alle beteiligten Akteure entlang der Transportkette (Lieferanten, Produzenten und Kunden)

Die Projekte sollen aufzeigen wie integrative Lösungen in diesem Forschungsfeld geschaffen werden können. **Organisatorischen Innovationen** und **technologischen Innovationen** soll im Forschungsfeld der Weg geebnet werden. Dadurch sollen neue und verbesserte Lösungen für die städtische Gütermobilität entstehen.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Kooperative Projekte *Experimentelle Entwicklung*
- Sondierung *Vorstudie für ein F&E Projekt (nur EE)*

2.1.1.2 Nachhaltige Lösungen für „First-/Last-Mile“

Im Fokus des Ausschreibungsschwerpunktes „Nachhaltige Lösungen für First-/Last-Mile“ stehen innovative Lösungen, die alle folgenden Aspekte umfassen:

- Beitrag zur Erhöhung der Effektivität und Effizienz des Gesamtverkehrssystems (Integrationsfähigkeit der Lösung),
- Optimierung des letzten Wegstückes der Güter zum Kunden,
- Reduzierung des aus der Abwicklung der ersten und letzten Meile resultierenden Ressourcenverbrauchs (besonders fossile Energieträger, Rohstoffe und Flächen),
- Reduzierung der aus der Abwicklung der ersten und letzten Meile resultierenden Emissionen und Immissionen,
- Sicherstellung der Durchgängigkeit der multimodalen Transportketten vom Empfänger zum Versender und
- Schaffen eines Nutzens für alle Beteiligten der „First-/Last-Mile“ (Versender, Logistiker, Transportanbieter, Endkunden)

Die Projekte sollen aufzeigen wie Schlüsseltechnologien in diesem Forschungsfeld systemisch angewandt werden können. **Organisatorischen Innovationen** und **technologischen Innovationen** soll im Forschungsfeld der Weg geebnet werden. Dadurch sollen neue und verbesserte „First-/Last-Mile“-Lösungen entstehen, die gut kompatibel mit bestehenden Logistikkonzepten und damit in Gesamtlogistikkonzepten integrierbar sind.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Kooperative Projekte *Industrielle Forschung oder Experimentelle Entwicklung*
- Sondierung *Vorstudie für ein F&E Projekt*

2.1.1.3 Intermodale Knotenpunkte

Im Fokus des Ausschreibungsschwerpunktes „Intermodale Knotenpunkte“ stehen innovative Lösungen, die folgende Aspekte umfassen:

- Beitrag zur Erhöhung der Effektivität und Effizienz des Gesamtverkehrssystems,
- Reduzierung des Ressourcenverbrauchs an den Umschlagflächen des Güterverkehrs (besonders fossile Energieträger, Rohstoffe und Flächen),
- Reduzierung der Emissionen und Immissionen an den Umschlagflächen des Güterverkehrs,
- Schaffen eines Nutzens für alle relevanten Akteure in den intermodalen Knotenpunkten
- Sicherstellung der Durchgängigkeit der multimodalen Transportketten in den Knotenpunkten vom Empfänger zum Versender

In diesem Ausschreibungsschwerpunkt sollen auf organisatorischer Ebene die Rahmenbedingungen, Betriebskonzepte und Betreibermodelle von intermodalen Knotenpunkten und Güterverkehrszentren untersucht werden. Auf technologischer Ebene sollen technologische Lösungen insbesondere Umschlagstechnologien im Vordergrund stehen. Die Projekte sollen aufzeigen wie Schlüsseltechnologien in diesem Forschungsfeld systemisch angewandt werden können. **Organisatorischen Innovationen und technologischen Innovationen** soll im Forschungsfeld der Weg geebnet werden. Dadurch sollen neue und verbesserte Lösungen in den intermodalen Knotenpunkten entstehen, die den intermodalen Güterverkehr sowohl mittel- als auch langfristig attraktiveren.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Kooperative Projekte *Industrielle Forschung oder Experimentelle Entwicklung*
- Sondierung *Vorstudie für ein F&E Projekt*

2.1.1.4 Innovative Transportmittel und –medien

Im Fokus des Ausschreibungsschwerpunktes „Innovative Transportmittel und -medien“ stehen Lösungen, die mindestens einen der folgenden Aspekte umfassen:

- Reduzierung des Ressourcenverbrauchs bei der Herstellung und dem Einsatz der Transportmittel und -medien im Güterverkehr (besonders fossile Energieträger, Rohstoffe und Raum),
- Reduzierung der Emissionen und Immissionen beim Einsatz von Transportmittel und –medien im Güterverkehr und/oder
- Entwicklung von innovativen/neuen Lösungen für spezifische Anwendungsfälle und Marktnischen, sowie neue Märkte mit dem Ziel der Effizienzsteigerung

Ziel sind neue und verbesserte Transportmittel und –medien für den Güterverkehr. Das Forschungsfeld ist primär technologieorientiert. Es sollten dennoch die künftigen Kunden von Beginn an miteinbezogen werden. In diesem Forschungsfeld sollen Lösungen für spezifische Anwendungsfälle entstehen.

Es sind **max. 50.000 Euro je Projekt** verfügbar.

Der antizipierte Beitrag des Projekts (und daraus resultierende Ergebnisse) zur **Erreichung der strategischen Zielsetzungen** muss im Antrag klar beschrieben werden.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Sondierung *Vorstudie für ein F&E Projekt*

In den anderen Ausschreibungsschwerpunkten (2.1.2.1. – 2.1.2.3.) kann dieses technologieorientierte Forschungsfeld kombiniert mit organisatorischen Innovationen als ein F&E-Projekt industrieller Forschung oder experimenteller Entwicklung eingereicht werden.

2.1.2 Themenfeld: Verkehrsinfrastruktur

Im Themenfeld der Verkehrsinfrastruktur sind in der Herbstausschreibung 2012 zwei Ausschreibungsleitfäden relevant. Im vorliegenden Ausschreibungsleitfaden sind die Fördermöglichkeiten aufgelistet.

Die Instrumente beschränken sich dabei auf kooperative Projekte der industriellen Forschung und der experimentellen Entwicklung sowie der Sondierung (Vorstudien für ein F&E Projekt). Zuständig dabei ist das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie mit dem Abwicklungspartner FFG. Die Themen ermöglichen dem Einreicher eine Weiterentwicklung eigener Vorhaben mit Vorgaben aber doch mit Spielraum für Technologieoptionen und Projektgestaltung. Die Ergebnisse bleiben im Eigentum der Einreicher.

In einem zweiten Ausschreibungsleitfaden (**Mobilität der Zukunft: Verkehrsinfrastrukturforschung F&E Dienstleistungen**), der gleichzeitig veröffentlicht wird, werden F&E Dienstleistungen für die Verkehrsinfrastrukturforschung in einer Kooperation zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, der ÖBB Infrastruktur AG und der Autobahn- und Schnellstraßenfinanzierungs AG ASFINAG mit dem Abwicklungspartner FFG ausgeschrieben. Die ausgeschriebenen Themen sind entsprechend ihrer Formulierung zu bearbeiten. Die Ergebnisse werden der Öffentlichkeit bekannt gemacht.

2.1.2.1 Fahrweg

Ziel dieses Schwerpunktes ist die Weiterentwicklung von Fahrwegen für sämtliche Verkehrsmodi. Im Mittelpunkt stehen Konstruktionen die hinsichtlich der Errichtungs- und Wartungskosten, des Ressourcenverbrauchs, der Reduktion des direkten und indirekten Energieverbrauchs, der Reduktion des direkten und indirekten Wasserverbrauchs, der Lärmreduktion durch die Fahrwegs Konstruktion selbst oder auch bauliche Lärmschutzmaßnahmen und sämtlicher Auswirkungen auf die Umwelt deutlich über den Stand der Technik hinausgehen. Eine Betrachtung der Gesamtbetriebskosten- und Lebenszykluskostenrechnung über den tatsächlichen Einsatz der Neuerung ist im Projekt entsprechend abzuschätzen.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Kooperative Projekte *Industrielle Forschung oder Experimentelle Entwicklung*
- Sondierung *Vorstudie für ein F&E Projekt*

2.1.2.2 Sensoren

Ziel dieses Schwerpunktes ist die Weiterentwicklung von Sensoren die direkt für den Betrieb einer Infrastruktur erforderlich sind. Im Mittelpunkt stehen dabei Langzeitbetrachtungen für die betriebliche Wartung und für Instandsetzungsmaßnahmen wie auch Vibrations- und Lärmmessungen und Emissions-/Immissionsmessungen sowie unregelmäßige Ereignisse wie Extremwetterphänomene und weitere Naturgefahren, Brand und Rauchentwicklung, unsachgemäße und vorschriftswidrige Nutzung.

Sensoren, die zum Zweck der Verkehrslenkung bzw. Verkehrsbeobachtung eingesetzt werden, sind **nicht Inhalt** dieses Schwerpunktes.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Kooperative Projekte *Industrielle Forschung oder Experimentelle Entwicklung*
- Sondierung *Vorstudie für ein F&E Projekt*

2.1.2.3 Materialien und Betriebsstoffe

Ziel dieses Schwerpunktes ist die Weiterentwicklung von Materialien und Betriebsstoffe die für Verkehrsinfrastrukturen verwendet bzw. eingesetzt werden. Im Mittelpunkt steht die Verbesserung der spezifischen Materialeigenschaften für deren Einsatz unter Berücksichtigung einer Kostenreduktion, einer angepassten Lebensdauer, der Recyclingfähigkeit, der Umweltverträglichkeit sowie des direkten und indirekten Energie- und Wasserverbrauchs.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Kooperative Projekte *Industrielle Forschung oder Experimentelle Entwicklung*
- Sondierung *Vorstudie für ein F&E Projekt*

2.1.3 Themenfeld: Fahrzeugtechnologien

Verbindliche umweltpolitische Vorgaben der EU zur Senkung von Schadstoff-, Lärm- und Treibhausgasemissionen, zur Erhöhung der Energieeffizienz und des Anteils nachhaltiger Energieträger im Verkehr bewirken in Verbindung mit stark steigenden Rohstoff- und Treibstoffkosten einen massiven Handlungsdruck zur Entwicklung neuer Fahrzeugtechnologien. Die österreichische Fahrzeugindustrie steht in dieser hoch globalisierten Branche in scharfem internationalem Wettbewerb und ist dabei in ihrer Zulieferrolle stark von der rechtzeitigen sowie qualitativ und quantitativ exzellenten Befriedigung der Bedürfnisse der Automobilproduzenten und deren Kunden abhängig. Österreich kann am Weltmarkt die starke Position seiner Treibstoff- und Fahrzeugindustrie nur durch technologische Innovationen absichern. Dafür wurde auf europäischer und nationaler Ebene in Kooperation zwischen Industrie, Forschung und Technologiepolitik eine Reihe von Strategiedokumenten erstellt (EU-Technologieplattform ERTRAC, die FTI-Automotivstrategie des bmvt sowie die Roadmap „Eco-Mobility aus Österreich 2015plus“ der A3PS).

Zentrales Ziel des Themenfeldes ist es, einerseits durch die Entwicklung neuer Fahrzeugtechnologien eine deutliche Reduktion der Emissionen von Treibhausgasen, Schadstoffen und Lärm sowie des Energieverbrauchs zu erreichen und damit die soziale und ökologische Verträglichkeit des Oberflächenverkehrs (Straße, Schiene, Schifffahrt) zu erhöhen. Andererseits steht die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Fahrzeugindustrie im Zentrum, die durch kooperative F&E-Projekte mit der universitären und außer-universitären Forschung ausgebaut werden soll.

In Ergänzung zu den Europäischen Forschungsprogrammen sollen Systemlösungen und echte Technologiesprünge initiiert werden. Die in den jährlichen Ausschreibungen flexibel angepassten Förderschwerpunkte berücksichtigen die zunehmende Diversifizierung der Antriebssysteme und deren Energieversorgung, die durch neue Technologien eine verbesserte Befriedigung der Bedürfnisse unterschiedlicher Fahrzeugklassen und mobiler Einsatzbereiche ermöglicht. Die Erhöhung der Reichweite von Elektrofahrzeugen stellt für viele Anwendungsbereiche eine wichtige Herausforderung dar, für die die Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie eine attraktive Lösung bieten kann. Deshalb planen die meisten Automobilkonzerne eine Markteinführung von Brennstoffzellenfahrzeugen bereits ab dem Jahr 2014.

Die österreichische Zulieferindustrie und Forschung spürt deshalb eine sprunghafte gestiegene Nachfrage nach Engineering-Dienstleistungen und Produkten im Bereich von Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Technologien seitens ihrer (inter)nationalen Geschäftspartner, weshalb sich seit Anfang 2012 unter Koordination der A3PS ein Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Cluster Austria (FCH-Cluster Austria) formiert hat, der einen umfassenden F&E-Ansatz zur Produktion, Distribution, Speicherung und Anwendung von Wasserstoff in mobilen Brennstoffzellensystemen verfolgt und auf den drei Säulen F&E, Demonstration und Energie aufbaut. Da die vorliegende Ausschreibung diese Initiative unterstützen möchte, werden Projektanträge besonders begrüßt, die sich gemäß der ersten Säule mit Forschung und Entwicklung im Bereich Technologien von Brennstoffzellen- und Wasserstoffsystemen inklusive der F&E-Infrastruktur auseinandersetzen und einen wesentlichen Beitrag zu einer CO₂- und schadstofffreien Mobilität mit einer gegenüber der Batterie-Elektromobilität deutlich höheren Reichweite leisten.

2.1.3.1 Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologien

Brennstoffzellen- und Wasserstofftechnologien haben großes Potential, Fahrzeugantriebe emissionsfrei, unabhängig von fossilen Energieträgern und mit einer einem konventionellen Fahrzeug vergleichbaren Reichweite zu realisieren. Dieser Schwerpunkt fördert daher innovative Forschungs- und Entwicklungsprojekte, die der Optimierung, Validierung, Kostenreduktion oder Lebensdauererhöhung von Brennstoffzellen- und/oder Wasserstoff-Technologien mit einem Fokus auf mobile Anwendungen dienen. Darüber hinaus sind auch die Bereitstellung und Speicherung des Energieträgers Wasserstoff Gegenstand dieses Schwerpunktes.

Forschungsthemen:

- Entwicklung von Wasserstofftechnologien für Mobilitätsanwendungen
- Brennstoffzellensysteme sowie deren Materialien, Komponenten und Nebenaggregate
- Wasserstoff- Speichertechnologien
- Wasserstoff-Versorgungsinfrastruktur
- Wasserstoff-Distribution zu F&E- und Demonstrationszwecken
- F&E-Infrastruktur sowie Mess- und Testsysteme für die Entwicklung von Wasserstoff- und Brennstoffzellensystemen
- Funktionale, abgestimmte und systemübergreifende Entwicklung von Brennstoffzellen- und Wasserstofftechnologien
- Integration der Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Komponenten zum Gesamtsystem
- Gesamtfahrzeugintegration
- Demonstration zur Marktvorbereitung und Validierung der F&E Aktivitäten

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Kooperative Projekte *Industrielle Forschung oder Experimentelle Entwicklung*
- Sondierung *Vorstudie für ein F&E Projekt*

2.1.3.2 Hybrid- und batterieelektrische Antriebe

Dieser Schwerpunkt adressiert elektrische und teilelektrische Lösungen für Antriebssysteme. Er umfasst hybrid- und batterieelektrische Antriebe und deren Komponenten sowie die optimierte Systemintegration. Die Weiterentwicklung der Verbrennungskraftmaschine ist nur im Zusammenhang mit der Verwendung in Hybridantrieben inkludiert.

Forschungsthemen:

- Neu- und Weiterentwicklung der Komponenten hybrid- und batterieelektrischer Antriebssysteme (z.B. Elektromotor, Steuerelektronik, Batterien, Hochleistungskondensatoren, Schwungräder, etc.)
- Gewichts- und Volumenreduktion durch optimierte Baugruppen
- Effizienzsteigerung des Energie- und Thermomanagements
- Optimierte Betriebsstrategien
- Senkung der Systemkosten durch intelligente und energieeffiziente Leistungselektronik
- Optimierung des Gesamtsystems hinsichtlich Fahrzeug-Energieeffizienz und Schadstoffemissionen
- Kompatibilität des alternativen Antriebssystems mit alternativen Kraftstoffen
- Erhöhung der Zuverlässigkeit und Kosteneffizienz im Betrieb bei gesteigerter Lebensdauer
- funktionale Sicherheit inkl. günstigem Crash-Verhalten
- Erhöhung der Ressourcenverfügbarkeit (Lithium, Platin, seltene Erden, etc.) durch Recycling oder Substitution dieser kritischen Ressourcen durch alternative Materialien oder funktionale Änderungen.

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Kooperative Projekte *Industrielle Forschung oder Experimentelle Entwicklung*
- Sondierung *Vorstudie für ein F&E Projekt*

2.1.3.3 Alternative Kraftstoffe

Ziel dieses Schwerpunktes ist die verfahrenstechnische Optimierung der Produktion sowie des optimierten Einsatzes von Methan und Wasserstoff sowie Biotreibstoffen der zweiten Generation in konventionellen oder alternativen Antrieben. Der Fokus liegt in der Anpassung des Treibstoffs an den Antrieb (nicht in der Optimierung des Antriebs).

Der Einsatz konventioneller Kraftstoffe in konventionellen Antriebssystemen ist nicht Gegenstand dieses Schwerpunktes.

Forschungsthemen:

- Erhöhung der Energieeffizienz bei der Produktion alternativer Kraftstoffe
- Verfahrenstechnische Optimierung für die Verwendung und Anpassung von Methan und Wasserstoff sowie Biotreibstoffen der zweiten Generation an unterschiedliche Fahrzeugklassen und mobile Einsatzbereiche
- Erhöhung der Umweltverträglichkeit (Emissionsendprodukte, Gefahrenpotential bei Leckagen)
- Kompatibilität mit bestehenden Distributions-Infrastrukturen

Ausgeschriebene Instrumente (Vgl. Tabelle 1):

- Kooperative Projekte *Industrielle Forschung oder Experimentelle Entwicklung*
- Sondierung *Vorstudie für ein F&E Projekt*

2.2 Ausschreibungsinhalte für F&E-Dienstleistung

2.2.1 Themenfeld: Gütermobilität

2.2.1.1 Gütermobilität in Städten – Leitlinien für FTI-Projekte

Nachhaltige Gütermobilität in Städten – Leitlinien zum Erfolg für zukünftige FTI-Projekte

Die Studie muss folgende Fragestellungen beantworten:

- In der Vergangenheit ist in den österreichischen Städten eine Vielzahl von innovativen City-Logistik-Konzepten gescheitert. Was und wie kann man daraus für zukünftige FTI-Projekte im Bereich Gütermobilität in den österreichischen Städten lernen? Warum waren Konzepte erfolgreich bzw. nicht erfolgreich? Wo gibt es Best Practices für innovative Stadtlogistik in Österreich?
- Nach welchen Kriterien kann der Erfolg eines FTI-Projekts im Bereich Gütermobilität in Städten im Vorhinein sichergestellt werden?
- Was müssen zukünftige FTI-Projekte im Bereich nachhaltige Gütermobilität in österreichischen Städten berücksichtigen, damit ihre Ergebnisse Chancen haben in die Umsetzung zu gelangen?

Die Studie ist perspektivisch und nicht retrospektiv aufzusetzen. Ziel ist nicht die Sammlung von gescheiterten Stadtlogistikkonzepten, dazu gibt es bereits Vorarbeiten auf die zurückgegriffen werden kann und soll. Ziel sollen klare, messbare Kriterien für das Aufsetzen zukünftiger FTI-Projekte sein, die damit erfolgreicher durchgeführt werden können und deren Ideen in weiterer Folge im Mobilitätssystem der Zukunft greifen.

Das Projektkonsortium muss aus einem **interdisziplinären Team bestehend aus mindestens 3 Partnern** bestehen, davon müssen mind. 2 Partner Erfahrung im Bereich Güterverkehr und/oder Logistik in Städten mitbringen und ein Partner muss ein Praxispartner sein. Die Partner müssen in einem ausgewogenen Verhältnis am Projekt mitarbeiten. Die Studie ist in enger Abstimmung mit dem bmvt durchzuführen. Die Methode muss im Antrag klar dargestellt werden. Für die Studie sind max. 100.000 Euro vorgesehen.

- Instrument: *F&E Dienstleistung*
- max. Projektdauer: *12 Monate*
- max. Projektkosten: *100.000 € (excl. USt.)*

2.2.1.2 Kombiniertes Güterverkehr – FTI-Potentiale

Kombiniertes Güterverkehr – Aufzeigen zukünftiger Potenziale von Forschung und Innovation

Durchgeführt werden soll eine Innovations- und Technikanalyse zu gegenwärtigen und künftig zu erwartenden Technologie- und Innovationstrends im Bereich kombinierter Güterverkehr. Sozio-ökonomische und politische Rahmenbedingungen unter denen sich der kombinierte Verkehr verbreiten kann sollen diskutiert werden und damit Innovationspotenziale und auch Innovationshemmnisse aufgezeigt und thematisiert werden. Die Betrachtung der österreichischen Forschungs- und Innovationslandschaft soll zwar im Vordergrund stehen, aber auch die europäische und internationale Innovationslandschaft soll betrachtet werden. Ergebnis soll ein ausführlicher Technologiekatalog werden, in dem wesentliche Technologieoptionen und Innovationsmöglichkeiten angeführt und ihre weitere Entwicklung und Verbreitung abgeschätzt werden soll.

Die Studie ist perspektivisch und nicht retrospektiv aufzusetzen. Das Projektkonsortium muss aus einem **interdisziplinären Team bestehend aus mindestens 2 Partnern** bestehen. Ein Partner sollte Erfahrung aus dem Bereich Innovationsforschung mitbringen, der zweite Partner muss sich bereits mit dem Thema Kombiniertes Verkehr ausführlich beschäftigt haben. Die Partner müssen in einem ausgewogenen Verhältnis am Projekt mitarbeiten. Die Studie ist in enger Abstimmung mit dem bmvt durchzuführen. Die Methode muss im Antrag klar dargestellt werden. Für die Studie sind max. 50.000 Euro vorgesehen.

- Instrument: *F&E Dienstleistung*
- max. Projektdauer: *10 Monate*
- max. Projektkosten: *50.000 € (excl. USt.)*

2.2.1.3 Güterverkehr/Logistik – Österreichische FTI-Kompetenzen

Österreichische FTI-Kompetenzen an der Schnittstelle Güterverkehr und Logistik

In der Studie sollen folgende Fragestellungen beantwortet werden:

- Welche Schnittstellen gibt es im Güterverkehr und der Logistik in Österreich?
- Wer sind die Akteure an den Schnittstellen und wie sieht die Schnittstelle aus?
- Welche Schnittstellen sind besonders FTI relevant und/oder haben ein hohes FTI Potenzial?
- Welche FTI-Kompetenzen in diesen Schnittstellen gibt es in Österreich?
- Wo liegen versteckte FTI-Potenziale? Wo fehlen in diesen Bereichen FTI-Kompetenzen in Österreich?
- Wie könnten diese FTI-Potenziale in der Zukunft erschlossen werden? Welcher Unterstützung bedarf es zur Aktivierung der versteckten FTI-Potenziale?

Die Studie ist perspektivisch und nicht retrospektiv aufzusetzen. Das Projektkonsortium muss aus einem **interdisziplinären Team bestehend aus mindestens 3 Partnern** bestehen, wobei ein Partner Erfahrung im Bereich Branchenanalyse haben muss und die anderen beiden Partner Erfahrung im Bereich Güterverkehr und/oder Logistik haben müssen. Die Partner müssen in einem ausgewogenen Verhältnis am Projekt mitarbeiten. Die Studie ist in enger Abstimmung mit dem bmvt durchzuführen. Die Methode muss im Antrag klar dargestellt werden. Für die Studie sind max. 100.000 Euro vorgesehen.

- Instrument: *F&E Dienstleistung*
- max. Projektdauer: *12 Monate*
- max. Projektkosten: *100.000 € (excl. USt.)*

2.2.1.4 Auswirkungen neuer Fahrzeugtechnologien

Neue Fahrzeugtechnologien und ihre Auswirkungen auf das Logistik- und das Güterverkehrssystem

In der Studie sollen folgende Fragestellungen beantwortet werden:

- Welche neuen Fahrzeugtechnologien können bis 2020 realistisch umgesetzt werden?
- Welche werden davon für den Gütertransport relevant sein?
- Was werden die jeweiligen Auswirkungen für das Güterverkehrs- und Logistiksystem und deren Organisation sein? Was werden die jeweiligen Vor- und Nachteile sein?
- Wie werden diese Vor- und Nachteile das Güterverkehrs- und Logistiksystem verändern?
- Wo liegen FTI-Potenziale für Österreich?

Die Studie soll sich nicht nur auf Elektromobilität und alternative Antriebssysteme fokussieren, sondern auch andere Technologiebereiche, z.B. zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, betrachten. Die Untersuchung von Gigalinern ist aus der Studie ausgenommen.

Das Projektkonsortium muss aus einem **interdisziplinären Team bestehend aus mindestens 3 Partnern** bestehen, wobei mindestens ein Partner Kompetenz im Bereich Güterverkehr und Logistik und mindestens ein Partner Kompetenz im Bereich Fahrzeugtechnologien aufweisen muss. Die Partner müssen in einem ausgewogenen Verhältnis am Projekt mitarbeiten. Die Studie ist in enger Abstimmung mit dem bmvt durchzuführen. Die Methode muss im Antrag klar dargestellt werden. Für die Studie sind max. 100.000 Euro vorgesehen.













- Instrument: *F&E Dienstleistung*
- max. Projektdauer: *12 Monate*
- max. Projektkosten: *100.000 € (excl. USt.)*

3 Ausschreibungsdokumente

Die Projekteinreichung ist ausschließlich elektronisch **via eCall** unter der Webadresse <https://ecall.ffg.at> möglich. Als Teil des elektronischen Antrags sind die **Projektbeschreibung** (inhaltliches Förderungsansuchen) und der **Kostenplan** (Tabellenteil des Förderungsansuchens) über die eCall Upload-Funktion anzuschließen.






Für Einreichungen im gewählten Instrument (siehe Ausschreibungsübersicht) sind die jeweils spezifischen Vorlagen zu verwenden.

Förderkonditionen, Ablauf der Einreichung und Förderkriterien sind im jeweiligen **Instrumentenleitfaden** beschrieben. Die nachfolgende Übersicht zeigt für die jeweiligen Instrumente die relevanten Dokumente.

Übersicht Ausschreibungsdokumente - Förderung zum Download: http://www.ffg.at/downloadcenter_mobilitaetderzukunft_call2012	
Kooperative F&E-Projekte IF oder EE*	<ul style="list-style-type: none">  Instrumentenleitfaden Kooperative F&E-Projekte  Projektbeschreibung Kooperative F&E-Projekte  Kostenplan detailliert (pro Partner)  Kostenplan kumuliert (Gesamtübersicht)  Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status (bei Bedarf)**
Sondierungen	<ul style="list-style-type: none">  Instrumentenleitfaden Sondierungen  Projektbeschreibung Sondierungen  Kostenplan detailliert (pro Partner bei kooperativen Vorhaben bzw. bei Einzelvorhaben ohne Partner)  Kostenplan kumuliert (Gesamtübersicht bei kooperativen Vorhaben)  Kooperationserklärung für Sondierungen (Mustervorlage)  Eidesstattliche Erklärung zum KMU-Status (bei Bedarf)**
Allgemeine Regelungen zu Kosten	<ul style="list-style-type: none">  Kostenleitfaden_1.3 (Leitfaden zur Behandlung der Projektkosten)

* IF Industrielle Forschung, EE Experimentelle Entwicklung

**Liegen keine Daten im Firmenkompass vor (z.B. bei Vereinen und Start-ups), so muss im Zuge der Antragseinreichung eine eidesstattliche Erklärung abgegeben werden. In der von der FFG zur Verfügung gestellten Vorlage muss – sofern möglich - eine Einstufung der letzten 3 Jahre lt. KMU-Definition vorgenommen werden.

Übersicht Ausschreibungsdokumente – F&E-Dienstleistung	
F&E-Dienstleistungen	 Instrumentenleitfaden F&E-Dienstleistungen
	eCall Eidesstattliche Erklärung
	eCall Bietererklärung
	 Inhalt des Angebotes
	 Kostenplan Anbot detailliert (pro Partner)
	 Kostenplan Anbot kumuliert (Gesamtübersicht)
 Mustervertrag	

In **Ergänzung zum Leitfaden für das Instrument F&E Dienstleistungen** werden folgende Festlegungen getroffen:

a) Folgende Unterlagen sind als weiterer Anhang der eCall Projektdaten hochzuladen:

- Aktueller Firmenbuchauszug (max. 6 Monate alt)
- Der Bieter hat auch einen Nachweis über den Gesamtumsatz und die Umsatzentwicklung für die letzten drei Jahre bzw. für den seit Unternehmensgründung bestehenden Zeitraum bei NewcomerInnen (darunter sind Unternehmen zu verstehen, die vor weniger als drei Jahren gegründet wurden) vorzulegen (Stammdaten im eCall).

b) Beratungsgespräch

- Ein inhaltliches Beratungsgespräch mit bmvt und FFG ist verpflichtend. Terminvereinbarungen sind bis spätestens **14.12.2012** in schriftlicher Form an nicole.prikoszovits@ffg.at zu richten.

c) Formal- und Vertragsfragen

- Anfragen (siehe dazu im Detail Pkt. 2.2. F&E-Leitfaden) sind ausschließlich schriftlich per E-Mail an nicole.prikoszovits@ffg.at in deutscher Sprache bis **14.12.2012** zu stellen.

4 Rechtsgrundlagen

Als **Rechtsgrundlage der „Förderungen“** kommen die Richtlinien zur Förderung der wirtschaftlich-technischen Forschung und Technologieentwicklung (FTE-Richtlinien) gemäß § 11 Z 1 bis 5 des Forschungs- und Technologieförderungsgesetzes (FTFG) des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 19. 11. 2007 (GZ BMVIT-609.986/0011-III/12/2007) und des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit vom 30. 11. 2007 (GZ BMWA-97.005/0002-C1/9/2007) zur Anwendung. (Link: www.ffg.at/allgemeine-richtlinien)

Bezüglich der Unternehmensgröße ist die jeweils geltende KMU-Definition gemäß EU-Wettbewerbsrecht ausschlaggebend (ab 1. 1. 2005: KMU-Definition gemäß Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003 (ABl. L 124 vom 20. 5. 2003 S. 36-41). (Link: http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/files/sme_definition/sme_user_guide_de.pdf)

Sämtliche EU-Vorschriften sind in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Als **Rechtsgrundlage für „Forschungs- und Entwicklungsdienstleistungen“** wird der Ausnahmetatbestand § 10 Z 13 Bundesvergabegesetz 2006, BGBl. I Nr. 17/2006 in der Fassung BGBl. I Nr. 15/2010 (in der Folge BVerG 2006) angewendet.

5 Weitere Förderungsmöglichkeiten

Die FFG bietet ein breites Spektrum an Fördermöglichkeiten und Unterstützung für die Teilnahme an nationalen und internationalen Programmen.

Die folgende Übersicht präsentiert relevante Förderungsmöglichkeiten im Umfeld der aktuellen Ausschreibung. Die FFG-AnsprechspartnerInnen stehen für weitere Informationen gerne zur Verfügung.

Relevante Förderungsmöglichkeiten FFG	Kontakt	Link
Basisprogramm Themenoffene Förderung von Entwicklungsprojekten für Unternehmen, laufende Ausschreibung	Karin Ruzak Tel.: 05 7755-1507, karin.ruzak@ffg.at	www.ffg.at/basisprogramm
Forschungskompetenzen für die Wirtschaft - Ausschreibung Qualifizierungsseminare Förderung von Qualifizierungsmaßnahmen in Unternehmen	Corinna Wilken Tel.: 05 7755-2608, corinna.wilken@ffg.at	www.ffg.at/ausschreibungen/qualifizierungsseminare-1-ausschreibung
Intelligente Produktion	Katharina Gugler Tel.: 05 7755-5081, katharina.gugler@ffg.at	www.ffg.at/intelligente-produktion
Verkehrsinfrastrukturforschung F&E Dienstleistungen (bmvit/ÖBB/ASFINAG)	Christian Pecharda Tel.: 05 7755-5030, christian.pecharda@ffg.at	www.ffg.at/vif-2012

Förderungsmöglichkeiten international	Kontakt	Link
ERA NET AirTN Zusammenarbeit und Koordinierung zwischen den zivilen Luftfahrtforschungsprogrammen	Vera Ellegast Tel.: 05 7755-5062, E: vera.ellegast@ffg.at	www.airtn.eu
EUREKA Programmunabhängiger Mechanismus zur Förderung der jeweils nationalen Projektanteile	Reingard Repp Tel.: 05 7755-4901, E: reingard.repp@ffg.at	http://www.eurekanetwork.org/in-your-country

6 PCP Stufe 0: Suche nach öffentlichen Beschaffern

Gesucht werden **öffentliche Beschaffer**, die sich gemeinsam mit dem bmvit **als ko-finanzierende Auftraggeber** an einer PCP-Ausschreibung Mitte Mai 2013 beteiligen wollen. Seitens bmvit steht ein Budget von **2 Millionen €** zur Verfügung.

Unter **vorkommerzieller Beschaffung (Pre-Commercial Procurement, PCP)** versteht man die Beschaffung von F&E Dienstleistungen zu marktkonformen Preisen und Konditionen mit Nutzen-/Risikoteilung, in der mehrere Unternehmen im Wettbewerb neue, innovative Lösungen für einen mittel- bis langfristigen **öffentlichen Bedarf** entwickeln.

Ziel von PCP ist die **Lösung eines gesellschaftsrelevanten Problems**, für welches es gegenständlich am Markt **keine** (optimale) Lösung gibt. Ein positiver Nebeneffekt dabei ist die **Unterstützung innovationsorientierter Unternehmen**.

Innovationsorientierte Unternehmen werden mit der bereits erprobten Ausschreibung der **Stufe 1 (Machbarkeit)** und **Stufe 2 (Prototypentwicklung)** angesprochen und gefunden. Während der Stufen 1 und 2 besteht ein enger Kontakt zwischen Auftragnehmern (den Bietern) und Auftraggebern (den **öffentlichen Beschaffern**). Dieser enge Bieter/Beschaffer-Kontakt bewirkt zusammen mit dem Wettbewerb in den beiden Stufen eine hohe Qualitätserwartung der Ergebnisse.

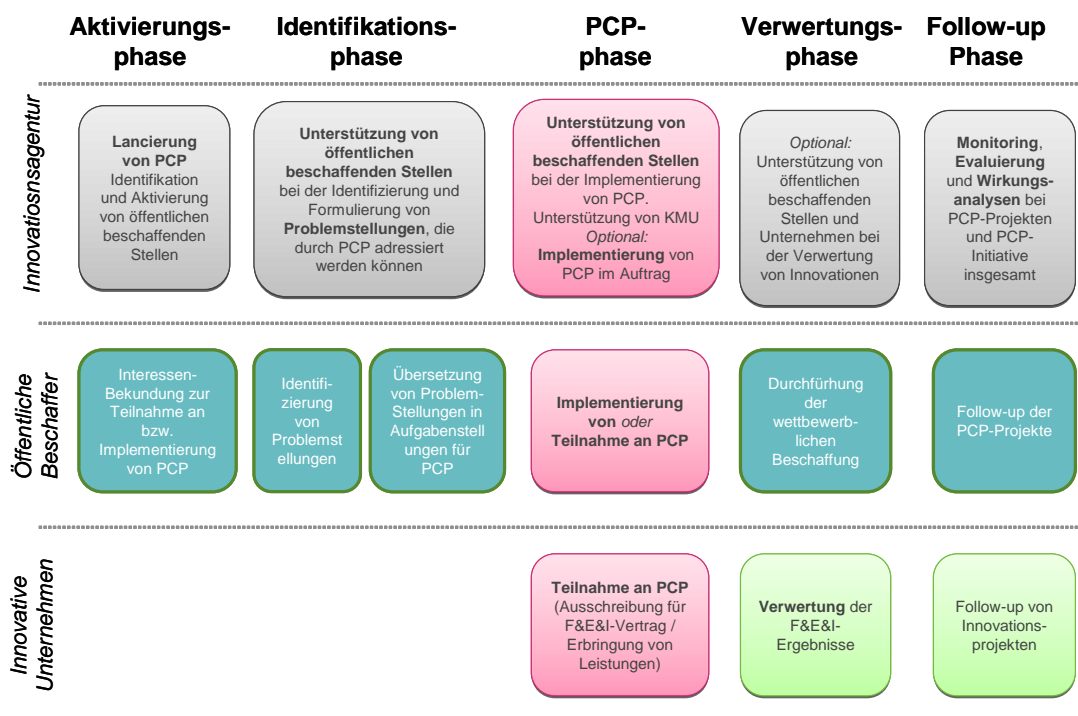


Abbildung 1: Ablauf eines PCP-Verfahrens

Beteiligt an einem PCP-Verfahren sind (siehe Abbildung 1):

- **Innovationsagenturen:** eine Agentur, die in der Lage ist, eine PCP-Ausschreibung abzuwickeln
- **Öffentliche Beschaffer** sind öffentliche Einrichtungen, die unter das Vergaberecht fallen (Zielgruppe der Aktivierungsphase/Identifizierungsphase)
- **innovative Unternehmen** bieten ihre Leistung im Rahmen einer PCP Ausschreibung an (Zielgruppe der PCP-Phase: Stufe 1 Machbarkeit, Stufe 2 Prototypentwicklung)

Um **öffentliche Beschaffer mit geeigneten Problemstellungen** zu finden wird folgende Vorgehensweise durchgeführt:

1. In der **Aktivierungsphase** werden potenzielle öffentliche Beschaffer gesucht und diesen gezielt das PCP-Verfahren nahegebracht. Die Innovationsagentur geht hier aktiv auf die öffentlichen Beschaffer zu (z.B.: Workshops, Sondierungsgespräche,...).
2. In der **Identifikationsphase** werden zusammen mit den öffentlichen Beschaffern geeignete Problemstellungen identifiziert und letztlich Aufgabenstellungen für das PCP-Verfahren konkretisiert. Die Innovationsagentur stellt hier die Vorlagen für Instrumente und Vertragswerke zur Verfügung.

Am Beginn steht eine Informationsveranstaltung, bei der das Instrument (PCP), dessen Vorteile und sinnvolle Einsatzgebiete bzw. Aufgabenstellungen vorgestellt werden. Ist damit Interesse geweckt, wird auf individueller Ebene bei potenziellen öffentlichen Beschaffern nachgehakt, und es werden Sondierungsgespräche vereinbart.

Auf diese Weise soll ausgelotet werden, wo die höchste Wahrscheinlichkeit besteht, sowohl einen geeigneten Forschungsbedarf zur Beschaffung zu haben, als auch das **erforderliche Budget** für die PCP-Ausschreibung **zur Verfügung** zu haben (**geplant ist eine 50:50 Finanzierung zwischen bmvt und öffentlichem Beschaffer**).

Sobald öffentliche Beschaffer mit sinnvoller Problemstellung und realistischer Budgetzusage gefunden sind, kann mit der konkreten Vorbereitung der PCP-Ausschreibung im Mai 2013 begonnen werden (Ausschreibungsdokumente, Vereinbarung zwischen öffentlichem Beschaffer und Innovationsagentur bzw. Ministerium,...). Danach wird ausgeschrieben.

Zeitplan für den „Stufe 0“-Piloten:

Oktober 2012:	gezielte, aktive, schriftliche Information an potenzielle, öffentliche Beschaffer (Ausschreibungseröffnung)
November 2012:	Informationsveranstaltung: Vorstellung des PCP Konzepts
Dezember 2012:	Sondierungsgespräche mit potenziellen öffentlichen Beschaffern
Bis Februar 2013:	Vertiefung der Sondierungsgespräche und individuelle Hilfestellung bei Formulierung der Problemstellungen
März 2013:	Milestone: ab hier werden nur mehr öffentliche Beschaffer weiter betreut, die eine sinnvolle Problemstellung und eine konkrete Budgetaussicht haben
April 2013:	Konkretisierung der Aufgabenstellung für die Ausschreibung und Klärung der rechtlichen Belange zur Zusammenarbeit (Absichtserklärung der Auftraggeber)
Mai 2013:	ZIEL: PCP-Ausschreibung wird geöffnet
September 2013:	Einreichschluss
November 2013:	Evaluierung und Jurysitzung
Dezember 2013	Erstellung der Verträge für die Phase 1 (Machbarkeit)
Jänner 2014:	realistischer Projektstart für die ausgewählten Vorhaben

Interessierte öffentliche Beschaffer wenden sich an: christian.pecharda@ffg.at
 Und kommen zur **Informationsveranstaltung Anfang November** (Einladung folgt)